

PROYECTO DE LEY 007 DE 2012 CÁMARA.

por medio de la cual se regula el uso, la producción e importación del Gas Licuado del Petróleo (GLP) con destino a carburación en motores de combustión interna en general, Autogás y otros usos alternativos.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 1°. *Objeto.* Autorícese el uso del Gas Licuado del Petróleo (GLP) como carburante vehicular en el Autogás, motores de combustión interna, y otros usos alternativos en todo el territorio nacional.

Artículo 2°. *Destinación.* La producción nacional de Gas Licuado del Petróleo (GLP), se destinará prioritariamente para la atención del Servicio Público Domiciliario que surte este producto a los hogares colombianos.

Para el abastecimiento de GLP con destino a la carburación en motores de combustión interna, Autogás y otros usos alternativos, los volúmenes adicionales a la producción nacional que se requieran deberán ser importados a través de una empresa que demuestre la experiencia e idoneidad requerida por el Ministerio de Minas y Energía.

Artículo 3°. *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplican a todas las personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades relacionadas con el uso, explotación, producción, comercialización, almacenamiento, importación y distribución del Gas Licuado del Petróleo, con destino a carburación en motores de combustión interna, Autogás y otros usos alternativos.

Artículo 4°. *Órganos competentes.* Corresponde al Ministerio de Minas y Energía de conformidad con la legislación, reglamentar y controlar las actividades objeto de la presente ley, proferir la regulación técnica y demás actos administrativos e imponer las sanciones respectivas. El Ministerio de Minas y Energía reglamentará la presente ley dentro de los seis meses siguientes a su expedición.

Artículo 5°. *Normas técnicas y estándares.* En las operaciones reglamentadas en esta ley el Ministerio de Minas y Energía podrá tomar como base las normas técnicas colombianas siguientes:

NTC 3768 Vehículos automotores. Funcionamiento de vehículos con GLP. Centro de servicio especializado para conversión y mantenimiento de sistemas de carburación en motores con funcionamiento dedicado gasolina por dedicado GLP o dual GLP/gasolina.

NTC 3769 Vehículos automotores. Funcionamiento de vehículos con GLP. Estaciones de servicio para suministro de GLP.

NTC 3770 Sistemas biocombustible GLP/gasolina o dedicados a GLP.

NTC 3771 Vehículos automotores. Funcionamiento de vehículos con GLP. Conversión de motores de combustión interna con sistema de carburación dedicada gasolina por carburación biocombustible (GLP o gasolina) o dedicada GLP.

NTC 5281 Recipientes para almacenamiento de GLP utilizado como combustible vehicular.

Artículo 6°. *Disposiciones complementarias.* Las actividades reglamentadas por esta ley están sujetas a todas las leyes, decretos y actos administrativos relativos con la protección de los recursos naturales, del medio ambiente, de las minorías étnicas y culturales, de salubridad y de seguridad industrial, así como los convenios de la OIT 174 y 181 y de todos aquellos que la modifiquen.

Artículo 7°. *Definiciones.* Para efectos de interpretar y aplicar la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

¿ Autogás: Gas Licuado del Petróleo empleado como carburante en vehículos automotores.

¿ Calidad del GLP: Serán las características y/o especificaciones del GLP que determine el Ministerio de Minas y Energía para ser empleado como Autogás o en otros usos alternativos, tales como las definidas en la NTC 2303 o similares. El Ministerio de Minas y Energía reglamentará lo pertinente a la calidad del GLP con destino a la carburación en motores de combustión interna y Autogás, dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la presente ley.

¿ Estación de servicio dedicada a Autogás: Es la estación de servicio en la cual se realiza exclusivamente el suministro de Gas Licuado del Petróleo, para vehículos automotores, a través de equipos fijos (surtidores) que llenan directamente los tanques de combustible y de acuerdo con la reglamentación del Ministerio de Minas y Energía. Este suministro de GLP para Autogás, en cualquier caso estará bajo la responsabilidad de un Comercializador Mayorista.

¿ Estación de servicio: Establecimiento en el cual se almacenan y distribuyen otros combustibles utilizados para vehículos automotores, los cuales se entregan a partir de equipos fijos (surtidores) que llenan directamente los tanques de combustible. Dentro de sus instalaciones podrá haber áreas destinadas al suministro de GLP para Autogás.

¿ Productor: Toda persona natural o jurídica que produce GLP para el suministro al por mayor a comercializadores mayoristas de Autogás, en los términos de la presente ley.

¿ Importador: Toda persona jurídica que importe GLP para el suministro al por mayor a comercializadores mayoristas, en los términos de la presente ley.

¿ Comercializador mayorista de Autogás: La empresa que suministra GLP a granel con destino al Autogás, a través de una planta de almacenamiento, y/o para estaciones de servicio bajo su responsabilidad conforme a lo señalado en la presente ley.

¿ Planta de almacenamiento de GLP: La infraestructura física mediante la cual un comercializador mayorista de Autogás puede recibir GLP, de producción nacional o importado, directamente por tubería bajo el sistema de trasiego o por otro sistema que se

requiera implantar para garantizar el suministro por parte del productor, importador y/o el comercializador mayorista.

TÍTULO II

DE LA PRODUCCIÓN, IMPORTACIÓN, COMERCIALIZACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE GLP CON DESTINO AL AUTOGÁS Y LA CARBURACIÓN EN MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA

Artículo 8°. *Autorización.* Para ejercer la actividad de producción y/o importación de GLP en el territorio colombiano, el interesado deberá cumplir con lo establecido por el Ministerio de Minas y Energía para el desarrollo de esta actividad.

Artículo 9°. *Obligaciones.* Todo productor y/o importador, además de sujetarse a las normas vigentes, deberá cumplir las siguientes obligaciones:

1. Mantener una prestación regular del servicio, garantizando el cumplimiento de lo contratado.

2. Entregar de manera oportuna y confiable las cantidades de GLP, de acuerdo con las condiciones pactadas en los contratos de suministro.

3. Garantizar que el GLP suministrado cumple con los parámetros de calidad establecidos en la normatividad vigente.

4. Prestar la colaboración necesaria al Ministerio de Minas y Energía para el cumplimiento de sus funciones.

5. Reportar de manera completa, oportuna y veraz la información requerida por las autoridades de regulación, control y vigilancia.

6. Suministrar el GLP para consumo vehicular únicamente a las Personas Jurídicas autorizadas por el Ministerio de Minas y Energía.

7. Deberá realizar suministros de GLP solo a almacenadores, equipos de transporte y estaciones de servicio que cuenten con instalaciones que reúnan las condiciones técnicas y de seguridad establecidas. Para el efecto, podrá exigir los permisos y autorizaciones que acrediten el cumplimiento de la normatividad sobre instalaciones y seguridad industrial aplicable, quedando en caso de obtenerlos, liberado de responsabilidad por este concepto. La responsabilidad por los suministros realizados a instalaciones no aptas para recibirlos recaerá en el productor o importador.

Artículo 10. *Autorización de importación.* Toda persona jurídica que se encuentre interesada en importar gas licuado del petróleo (GLP) para consumo o distribución dentro del territorio nacional en el Autogás, deberá demostrar la experiencia y la idoneidad de acuerdo a lo reglamentado por el Ministerio de Minas y Energía.

Artículo 11. *Especificaciones de calidad en la importación.* El gas licuado del petróleo que se importe al territorio nacional, deberá contar con un certificado de conformidad expedido por un organismo certificador acreditado, sobre el cumplimiento de los requisitos de calidad establecidos en la normatividad aplicable. Dicho certificado deberá ser presentado por el importador, ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), como documento soporte de la Declaración de Importación del producto.

Artículo 12. *Otras obligaciones del importador.* Todo importador de gas licuado del petróleo con destino al Autogás, deberá como mínimo:

1. Prestar toda la colaboración necesaria al Ministerio de Minas y Energía para el cumplimiento de sus funciones.

2. Suscribir contratos de venta con Comercializadores de Autogás debidamente autorizados.

Artículo 13. *Autorización al comercializador mayorista de Autogás.* Todo comercializador mayorista de GLP para el Autogás, que se encuentre interesado en ejercer la actividad de distribución de Autogás a través de estaciones de servicio en el territorio colombiano, deberá demostrar la experiencia y la idoneidad de acuerdo a lo reglamentado por el Ministerio de Minas y Energía y obtener la respectiva autorización de ese Ministerio, según la reglamentación que expedirá dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la presente ley.

Artículo 14. *Autorización de las estaciones de servicio para la venta de Autogás.* Para poner en funcionamiento las estaciones de servicio de GLP en el territorio colombiano, el Comercializador Mayorista de Autogás responsable de la estación, deberá obtener, previamente autorización del Ministerio de Minas y Energía o de la autoridad en quien esta se delegue, para lo cual deberá presentar los documentos y permisos que exija el Ministerio de Minas y Energía.

Parágrafo 1°. Corresponderá a las alcaldías o curadurías urbanas, dentro del territorio de su jurisdicción, otorgar licencia de construcción para las estaciones de servicio en los aspectos urbanísticos, arquitectónicos y estructurales de conformidad con la legislación vigente.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Minas y Energía o la autoridad en quien este delegue revisará la documentación respectiva. En caso de que dicha autoridad formule observaciones el interesado contará con un término hasta de quince (15) días para aclarar o adicionar información.

Presentadas las aclaraciones correspondientes por parte del interesado, el Ministerio de Minas y Energía o la autoridad en quien este delegue, mediante resolución, expedirá la autorización para operar la estación de servicio sobre la cual versa la solicitud, en el evento en que no se absuelvan dentro del término establecido las observaciones formuladas se rechazará dicha solicitud.

Artículo 15. *Obligaciones del comercializador mayorista de Autogás a través de una estación de servicio.* El comercializador mayorista de Autogás a través de estaciones de servicio, además de lo que reglamente el Ministerio de Minas y Energía dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la presente ley, tiene las siguientes obligaciones:

1. Mantener vigentes los permisos, licencias o autorizaciones expedidas por las alcaldías y las curadurías urbanas, de acuerdo con el tipo de estación de servicio.

2. Mantener vigente la póliza de responsabilidad civil extracontractual en los términos establecidos en la presente ley.

3. Garantizar un suministro de carácter regular y estable a los consumidores finales salvo por interrupción justificada del suministro.

4. Mantener vigente un contrato de almacenamiento de GLP con un almacenador que demuestre que cumple con los requisitos de idoneidad y experiencia establecidos por el Ministerio de Minas y Energía.

5. Realizar la operación con personal y vehículos que se encuentren bajo su responsabilidad.

6. Contar con el personal capacitado para todas las operaciones propias de la comercialización mayorista de Autogás a través de una estación de servicio.

7. Abstenerse de vender Autogás a vehículos no autorizados o con permiso de operación caducado.

8. Diseñar un plan de contingencia. Cuando la estación de servicio no es dedicada, este plan debe estar integrado al de la estación.

9. Disponer de todos los equipos necesarios para garantizar la seguridad de las personas, el medio y las instalaciones.

10. Garantizar la calidad del GLP suministrado de acuerdo con la normatividad vigente.

TÍTULO IV

DE OTROS USOS DEL GLP

Artículo 16. Autorícese el uso del GLP como combustible de motores de combustión interno de cualquier tipo y otros usos alternativos.

Artículo 17. Para las aplicaciones que lo requieran, el Ministerio de Minas y Energía expedirá la reglamentación necesaria dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la presente ley.

Artículo 18. Las empresas que suministren GLP para usos alternativos deberán ser comercializadores mayoristas o distribuidoras o comercializadores minoristas legalmente constituidas.

TÍTULO V

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 19. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

Buenaventura León León,
Honorable Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley 1450 de 2011, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, en su documento de base, que forma parte integral de esta ley, enfatiza en diferentes apartes la promoción de los combustibles limpios para el transporte vehicular como estrategia para las

necesidades de transporte, la disminución de emisiones atmosféricas y conservación ambiental, y el abastecimiento de combustibles.

Con relación a los combustibles limpios, algunas menciones de este documento son:

¿Respecto a la locomotora de infraestructura de transporte, se propone n las siguientes acciones: (1) desarrollar una política de uso de combustibles limpios para el sector transporte y de incentivos a la importación o a la industria nacional para la producción de vehículos con tecnología limpia y los equipos y elementos asociados a estas tecnologías limpias;¿¿1[1].

¿¿el énfasis de la propuesta consistirá en el desarrollo de estrategias para promover el uso de combustibles limpios¿2[2].

¿El MIT, en coordinación con el Ministerio de Minas y Energía (MME), Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT), Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MCIT), el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), y el DNP, desarrollarán una política de combustibles limpios para el sector transporte y de incentivos a la importación o a la industria nacional para la producción de vehículos con tecnología limpia¿3[3].

Adicionalmente, y particularmente para el caso del GLP el documento base del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 complementa:

¿Se enfocarán esfuerzos en las siguientes líneas de acción: (1) reducir gradualmente los subsidios para infraestructura de transporte y distribución de gas, otorgados a través de fondos nacionales; (2) permitir el uso de GLP como combustible para vehículos y expandir su uso en la industria petroquímica;¿¿4[4]

A la vez, la ley busca fomentar la diversificación de los usos de este combustible para incrementar la competencia en su suministro, distribución y comercialización4[5].

Frente a lo anterior, hay que tener presente que la Resolución 18-0158 de 2007, de los Ministerios de Minas y Energía, de la Protección Social y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, por la cual se determinan los combustibles limpios, ya había incluido al Gas Licuado del Petróleo (GLP) como uno de los combustibles limpios considerados para ser empleados en los sistemas de transporte con prelación dentro de los planes de movilidad de los municipios y distritos del país, citando:

¿Artículo 3°. Combustibles limpios. Para efectos de lo previsto en la Ley 1083 de 2006, se consideran combustibles limpios, los siguientes:

a) Hidrógeno

b) Alcohol Carburante o etanol anhidro desnaturalizado

1[1] Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. DNP, pg. 440.

2[2] *Ibídem*, pg. 116

3[3] *Ibídem*, pg. 203

4[4] *Ibídem*, pg. 465

5[5] *Ibídem*, pg. 226.

c) *Gas natural*

d) *Gas Licuado de Petróleo (GLP)*

e) *Biocombustible para uso en motores diésel (Biodiésel)*

f) *Diésel hasta de 50 ppm de azufre*

g) *Gasolina reformulada* (Subrayado fuera de texto)

La canasta energética mundial está dominada por los combustibles derivados del petróleo, especialmente la gasolina y el diésel, y seguirá de esta manera por muchos años. No solamente las reservas de petróleo van a ser eventualmente insuficientes, sino que también hay compromisos globales acerca de la reducción de la producción de gases de invernadero, para no causar daños irreparables al medio ambiente. Según la Agencia Internacional de Energía, ¿Las tendencias globales en oferta y consumo de energía son insostenibles ¿ambientalmente, económicamente y socialmente?6[6].

Por ejemplo, ¿El sector de transporte, el uso total de energía, uso de petróleo y las emisiones de dióxido de carbono están cercanamente ligadas. Los combustibles del petróleo todavía cuentan por más del 95% de uso de energía en el transporte en casi la totalidad de los países IEA, y la combustión de petróleo es una fuente mayor de emisiones de CO₂?7[7]7.

Por lo tanto ¿Los gobiernos deben poner en funcionamiento los incentivos financieros y marcos regulatorios apropiados que soporten las metas de aseguramiento de energía y políticas climáticas de una manera integrada?8[8].

Teniendo esto en cuenta, es importante que la canasta energética nacional sea lo suficientemente balanceada y amplia, de manera que, por ejemplo, el manejo de las reservas de petróleo permita que no se agoten las existencias antes de encontrar los sustitutos adecuados, y que se desacelere la producción de gases contaminantes, para lograr los compromisos ambientales del protocolo de Kyoto y posteriores.

Así como en el resto del mundo, Colombia tiene una canasta energética donde predominan los combustibles fósiles. A la vez, en el largo plazo, ¿las fuentes de petróleo para alcanzar la demanda creciente, el costo de producirlo y los precios que los consumidores tendrán que pagar por ella son extremadamente inciertos?8[9]. De hecho, el balance energético del país es vulnerable a los acontecimientos nacionales e internacionales y podría inclusive llegar a ser inaccesible para parte de la población, por lo cual se debe optimizar de manera extrema la eficiencia en el manejo de todos los recursos energéticos, sin desaprovechar ninguno, y cumpliendo con el ideal de ir

6[6] World Energy Outlook 2008¿International Energy Agency, pg. 37.

7[7] Saving Oil and Reduction CO₂ Emission in Transport. International Energy Agency . 2001. pg. 7.

8[8] World Energy Outlook 2008¿International Energy Agency, pg. 38.

9[9] World Energy Outlook 2008¿International Energy Agency, pg. 37.

dosificando lo que hoy se tiene en aparente abundancia. (Sin menospreciar ninguno y ojalá dosificando lo que hoy se tiene en aparente abundancia).

Parte de alcanzar una eficiencia energética dentro del país es tener disponible y usufructuar diferentes fuentes de energía, sobre todo cuando las reservas de alguno de los combustibles son limitadas. De acuerdo al estudio *¿Análisis y Revisión de los Objetivos de Política Energética Colombiana de Largo Plazo, y Actualización de sus estrategias de desarrollo?* realizado por la Unión Temporal de la Universidad Nacional de Colombia y la Fundación Bariloche Política Energética, *¿a partir de 2015-2017 la oferta de gas (natural) proveniente de campos identificados con reservas probadas y posibles (se hallen o no en explotación) sería insuficiente frente a distintos escenarios de demanda de gas, incluyendo los de menor crecimiento, que a su vez contemplan efecto precios en las sustituciones entre fuentes.*

Así mismo, se ha concluido en que el problema presenta una faceta en el corto plazo y otra en el largo plazo. Ello debido a que es posible que existan reservas de gas no explotadas en campos distintos a los actualmente en producción, pero que difícilmente, *¿con base en la información disponible¿, puedan ser puestas en producción antes de 2017-2020.* Frente a esta situación y habiendo analizado la vulnerabilidad del sector frente a una demora o no cumplimiento del respaldo de suministro de gas de Venezuela, surge como opción el abastecimiento externo vía ultramar (GNL). De otro modo, es concluyente, se caería en un programa de racionamiento de gas situación considerada como indeseable e inaceptable¹⁰[10].

Bajo este escenario, habría que encontrar fuentes de energía que sustituyan y/o respalden las necesidades de nacionales de teracalorías, y que también, en cierta medida liberen demanda, de manera que el Gobierno Nacional pueda hacer frente a la baja disponibilidad, evitando racionamientos, sobre todo en lugares o sectores donde la dependencia de energéticos de este tipo sea casi total (sector residencial y transporte).

El Gas Natural es uno más dentro de los combustibles limpios (Resolución 180158 de 2007 del Ministerio de Minas y Energía), en una canasta de fuentes que contribuyen a la reducción de liberación de gases de invernadero al medio ambiente. Ha constituido un avance importante dentro de la política energética del país. Pero es vital no cometer el error, de dar tratamientos exclusivos a una u otra fuente de combustibles alternativos, o diseñar estrategias demasiado focalizadas y dependientes de un solo recurso. Por cuenta de una política del pasado parcializada, no se debe volver a llegar a racionamientos, incumpliendo con los objetivos que justamente se plantearon con motivo del Plan Nacional de Masificación del Gas y los Planes Energéticos Nacionales, especialmente en los sectores de transporte, residencial e industrial.

10[10] Análisis y revisión de los objetivos de política energética colombiana de largo plazo, y su actualización de sus estrategias de desarrollo. Documento taller de socialización Resultados del primer taller de política ambiental realizado entre el 13 y 16 de abril de 2010, pg. 4.

A continuación se pueden observar las cantidades disponibles de gas natural actualmente reportadas en el campo de la Guajira por Ecopetrol¹¹[11], de las cuales destacamos el Escenario Inmediato, pues es este período de tiempo que se está discutiendo si se desarrolla o no el campo de Cupiagua, que aportaría 15.000 barriles día de GLP y es en este mismo período cuando se está reclamando por parte, por ejemplo, de las termogeneradoras o los transportadores, que hayan otras fuentes alternativas diferentes al Gas Natural, que den mayor confianza y estabilidad.

AÑO	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
MBTUD	2.027	17.313	39.980	43.003	45.259	46.639	31.400	15.851	17.444	18.726	19.131

Gráfico 1.

CANTIDADES DISPONIBLES DE GAS NATURAL REPORTADAS POR
ECOPETROL

**CONSULTAR GRÁFICO EN ORIGINAL
IMPRESO O EN FORMATO PDF**

Si es cierto este decrecimiento, sería preocupante que no se tengan alternativas limpias, pues se podría abocar al país a la utilización de fuentes energéticas ambientalmente insostenibles.

Siendo un país con diversidad de energéticos, es importante que se tenga alcance a ellos y sus diferentes tecnologías, sin recaer en exclusividades, haciendo vulnerable al sector en donde se aplique dicha exclusividad. Incluso, el estudio realizado por la Fundación Bariloche identificó, como, por ejemplo, al referirse al carbón mineral, ¿no existen incentivos de promoción que permitan hacer uso de este abundante recurso de modo limpio. Ello permitiría diversificar la matriz energética de Colombia a largo plazo con beneficio en una mayor disponibilidad de recursos exportables¿¹²[12].

Esto mismo aplica para el GLP en Colombia, ya que no han existido en el pasado (No han existido en el pasado) incentivos de fondo para su uso ni desarrollo, aun siendo considerado por el Ministerio de Minas y Energía como un combustible limpio (Resolución 180158 de febrero de 2007), y que sin embargo no hace parte importante de las políticas de canasta energética del país (es del orden del 2.7%¹³[13]), siendo sobrepasado por combustibles de altas emisiones y socioambientalmente agresivos, como la leña. Ante esto, la actual filosofía del Gobierno, que propone expandir la matriz

11[11] Informe de Gestión 2009-2010. CREG, pg. 28.

12[12] Análisis y revisión de los objetivos de política energética colombiana de largo plazo, y su actualización de sus estrategias de desarrollo. Documento taller de socialización Resultados del primer taller de política ambiental realizado entre el 13 y 16 de abril de 2010, pg. 6.

13[13] UPME 2005-2008.

energética, utilizando racionalmente mayor cantidad de recursos exportables o importables, refleja la idoneidad de las existentes políticas, conforme a las evidentes necesidades ambientales, de desarrollo y mercado de la industria.

Por eso estamos totalmente de acuerdo en la filosofía expresada por el actual Gobierno, quien se propone expandir la matriz energética, utilizando racionalmente mayor cantidad de recursos exportables o importables.

Cabe recordar, que el GLP no es la única posibilidad, pero posee la ventaja frente a las otras opciones, en cuanto a que su uso permite masificar en diversos sectores, como en el resto del mundo, conviviendo sanamente con los otros energéticos, en beneficio del pueblo colombiano y el desarrollo nacional.

Hacemos notar que el GLP no es la única posibilidad, sino que su uso se puede masificar en diversos sectores, como en el resto del mundo, conviviendo sanamente con los otros energéticos, en beneficio del pueblo colombiano y el desarrollo nacional.

Bajo un escenario normal, en donde dentro del panorama actual, el gas natural es limitado, subsidiar fuertemente su uso para después no poder cumplir la demanda es por decir lo menos irracional. Ha sido antieconómico e injusto, el que habiendo otros energéticos disponibles, los colombianos no tengan la oportunidad de elegir cuál de ellos quiere usar de acuerdo a sus necesidades y capacidades. De hecho al GLP lo han distanciado artificialmente por la vía del precio (formulación tarifaria) y de los subsidios (el GLP no tiene) por lo cual, se está en desventaja, con un tratamiento asimétrico.

Parte allí, la necesidad de derrumbar los mitos, para que el GLP no sea considerado como una competencia a ultranza del Gas Natural. (En fin: es necesario derrumbar mitos y que el GLP no sea visto como competencia a ultranza del Gas Natural). Si bien es cierto que ambos combustibles tienen un ámbito de aplicación paralelo en algunos sectores, el gas natural no tiene ventajas como son la portabilidad, haciendo que el GLP sea el combustible más viable y económico para ser utilizado en las regiones apartadas del país, en donde sería muy costoso e insostenible el transporte de gas natural.

Pudiendo ser el GLP el combustible complementario en donde sea inviable tener redes de gas natural, ¿no sería lógico que se le diera el mismo trato a los dos combustibles? Siendo complementarios para la cobertura energética de la totalidad del país, ¿cómo es posible que sean tratados de manera diferente en cuanto a tarifas y subsidios se refiere? La existencia de una diferenciación tan grande en estos aspectos, ha implicado que la población vulnerable, de escasos recursos y en zonas apartadas de Colombia, utilice combustibles contaminantes del ambiente y agresivos de la salud humana, además de incrementar las zonas de deforestación.

Es así, que por medio de la presente iniciativa legislativa, buscó obtener un trato equitativo en cuanto a tarifas y subsidios entre los dos combustibles, facilitando mecanismos de acceso al servicio en todo el país, favoreciendo a la población vulnerable y de escasos recursos, ubicadas en las zonas más apartadas del país; además de evitar que este tipo de población continúe utilizando combustibles contaminantes del ambiente, que afectan la salud pública y que incrementan la deforestación. No es ajeno

que en muchas partes de Colombia, la única fuente de energía es el GLP o la leña, al ser estos municipios de escasos recursos económicos, es prioritaria la necesidad de establecer alguna forma de subsidios para el uso de GLP, beneficiando con la calidad de vida y colocándolo en iguales condiciones ante los municipios que cuentan con otras fuentes de energía.

En muchas partes de Colombia, la única fuente de energía es el GLP o la leña y siendo municipios de escasos recursos económicos con mayor razón se requiere alguna forma de subsidios, haciendo equiparable su calidad de vida a la de los municipios que tienen acceso a otras fuentes de energía.

Por otra parte, un (El estudio) realizado por la Fundación Bariloche establece que ¿La estrechez actual del mercado primario de suministro de gas natural, conjuntamente con el esquema mixto de regulación de precios de suministro (dos campos regulados ¿Ballena y Opón¿ y los demás campos no regulados) conduce a la sobredemanda de suministro por parte de los remitentes, de gas proveniente de los campos sujetos a tope de precios. Esta decisión que es racional desde el punto de vista de los remitentes, es ineficiente en términos de la expansión de la infraestructura de transporte. Se requiere homogenizar la regulación aplicable a los campos productores de gas¿ y liberar precios.

Pero más allá del GN (pues realmente la discusión no es sobre ese energético sino sobre la cuestión de la canasta energética), es urgente armonizar los criterios tarifarios del conjunto de la canasta energética, de manera que se tenga en cuenta que los usuarios lo que compran es poder calórico, teracalorías o millones de BTU. Así los usuarios tendrán potestad sobre el energético más adecuado a sus necesidades y capacidades, sin estar restringidos por ciertas decisiones gubernamentales sobre los usos favorecidos en Colombia, máxime cuando internacionalmente las aplicaciones de los energéticos conocidos son mucho mayores, mucho más diversas y enriquecedoras desde el punto de vista de la calidad de vida de la población.

Ampliar la canasta energética da lugar a que se hallen nuevas reservas y formas productivas para suplir una siempre creciente demanda y aporta seguridad estratégica al Gobierno y firmeza a los consumidores.

El mercado de GLP tiene un potencial enorme de crecimiento, pero ha estado limitado por la oferta, especialmente en los últimos años, en los cuales por frecuentes interrupciones en el suministro al centro del país y un incremento desmesurado de los precios, se ha constreñido el mercado. Pero Ecopetrol podría incrementar la oferta de GLP en el 2013 en 15.000 barriles por día, si se decide a desarrollar el campo Cupiagua, en lo que representaría un incremento de la oferta del 70%.

En este aspecto la política ambiental y energética deben ir de la mano. No basta con tener disponibilidad de combustibles, sino de la eficiencia de su uso dentro de las necesidades energéticas del país; ¿hay que buscar soluciones e ideas para proteger el planeta del cambio

climático y limitar el riesgo de la oferta apretada;14[14]. Es que la expresión ¿Eficiencia Energética¿ debiera significar utilizar eficiente y prudentemente todos los recursos de la canasta, de manera que las reservas limitadas de las fuentes de energía se dosifiquen para lo que sea necesario.

El GLP es una solución energética que puede ser utilizada en usos no domésticos y no convencionales, en donde las emisiones de CO₂ u otros contaminantes se deben eliminar. La poca huella de carbono del GLP es una ventaja importante y debe ser tenida en cuenta dentro de los cambios en la política de energía y clima;15[15].

¿Porque un crecimiento fuerte en viajes es esperado que continúe en el futuro, el sector de vehículos de carga liviana (carros de pasajeros y vehículos de pasajeros livianos)16[16] constituye uno de los mayores desafíos, así como la gasolina y el ACPM son una opción para quienes compran un vehículo, el GLP debería ser una alternativa dentro del mercado, reducir el uso del petróleo y reducir las emisiones de CO₂;17[17].

Cada energético, con su nicho específico de mercado, ¿tiene un diferente nivel de madurez y por lo tanto es único¿18[18]. El GLP tiene mucho potencial que falta por explorar y que vendría a engrandecer la demanda energética limpia dentro del país.

El GLP vehicular o Autogás, es a nivel mundial el combustible alternativo más utilizado, comoquiera que hay más de catorce millones de vehículos que lo utilizan como carburante, especialmente en Asia y Europa, en donde son tan exigentes con la calidad, la seguridad y la contaminación de los combustibles.

En los países donde hay abundancia de gas natural y se utiliza el GNV, el GLP continúa creciendo y cada energético encuentra su nicho. Tal es el caso de países cercanos a nosotros como el Perú y de muchos países desarrollados.

Así como en el resto del mundo, Colombia tiene una canasta energética donde predominan los combustibles fósiles. A la vez, en el largo plazo, ¿las fuentes de petróleo para alcanzar la demanda creciente, el costo de producirlo y los precios que los consumidores tendrán que pagar por ella son extremadamente inciertos¿19 [19].

El balance energético del país es vulnerable a los acontecimientos nacionales e internacionales y podría inclusive llegar a ser inaccesible para parte de la población, por

14[14]¹⁴ LP Gas - Exceptional Energy. Driving Continuous Improvement for Energy Efficiency through LPG. WLPGA. 2009, pg. 34.

15[15] LP Gas - Exceptional Energy. Driving Continuous Improvement for Energy Efficiency through LPG. WLPGA. 2009, pg. 32.

16[16] Saving Oil and Reduction CO₂ Emissions in Transport. International Energy Agency. 2001, pg. 7.

17[17] Oil and Reduction CO₂ Emissions in Transport. International Energy Agency. 2001, pg. 8.

18[18] LP Gas - Exceptional Energy. Success through Partnerships. WLPGA. 2009, pg. 28.

19[19] World Energy Outlook 2008 - International Energy Agency, pg. 37.

lo cual se debe optimizar de manera extrema la eficiencia en el manejo de TODOS los recursos energéticos, sin malgastar ninguno y dosificando lo que hoy poseemos de manera favorable. (Sin menospreciar ninguno y ojalá dosificando lo que hoy se tiene en aparente abundancia).

Parte de alcanzar una eficiencia energética dentro del país, es tener disponible y usufructuar las diferentes fuentes (de energía) existentes, sobre todo cuando las reservas de alguno de los combustibles son limitadas. Por ejemplo, y de acuerdo al estudio *¿Análisis y Revisión de los Objetivos de Política Energética Colombiana de Largo Plazo, y Actualización de sus estrategias de desarrollo¿* realizado por la Unión Temporal de la Universidad Nacional de Colombia y la Fundación Bariloche Política Energética, *¿a partir de 2015-2017 la oferta de gas (natural) proveniente de campos identificados con reservas probadas y posibles (se hallen o no en explotación) sería insuficiente frente a distintos escenarios de demanda de gas, incluyendo los de menor crecimiento, que a su vez contemplan efecto precios en las sustituciones entre fuentes.*

Cada energético, con su nicho específico de mercado, *¿tiene un diferente nivel de madurez y por lo tanto es único¿*²⁰[20] El GLP tiene mucho potencial que falta por explorar y que vendría a engrandecer la demanda energética limpia dentro del país.

Ahora bien: *¿Porque un crecimiento fuerte en viajes es esperado que continúe en el futuro, el sector de vehículos de carga liviana (carros de pasajeros y vehículos de pasajeros livianos)*²¹[21] constituye uno de los mayores desafíos para que así como la gasolina y el ACPM son una opción para quienes compran un vehículo , el GLP sea una alternativa dentro del mercado¿²²[22].

Ahora bien, con un inminente incremento de movilidad de personas en el futuro, el sector transportador de carga liviana, (carros de pasajeros y vehículos de pasajeros livianos)²³[23] constituye uno de los mayores desafíos, en donde las opciones de combustibles pueden llegar a optimizar el mercado y los recursos, ya que no solo se contaría con la opción de la gasolina y el ACPM, sino que el GLP sería una alternativa más dentro del mercado¿²⁴[24].

El GLP vehicular o Autogás presenta algunas ventajas ante el GN, como son:

Para complementar el párrafo anterior, hay que tener en cuenta que el GLP vehicular o Autogás posee algunas ventajas ante el GN, como:

¿ Su portabilidad que le permite llegar a las diferentes regiones del país.

20[20] LP Gas ¿ Exceptional Energy. Success through Partnerships. WLPGA. 2009, pg. 28.

21[21] Saving Oil and Reduction CO₂ Emissions in Transport. International Energy Agency. 2001, pg. 7.

22[22] Oil and Reduction CO₂ Emissions in Transport. International Energy Agency. 2001, pg. 8.

23[23] Saving Oil and Reduction CO₂ Emissions in Transport. International Energy Agency. 2001, pg. 7.

24[24] Oil and Reduction CO₂ Emissions in Transport. International Energy Agency. 2001, pg. 8.

¿ El poder calorífico del GLP (93.947 BTU/m³) es casi tres veces mayor que el del GN (37.015 BTU/m³).

¿ Debido a que el GLP se licua fácilmente, este se puede almacenar a menores presiones y empleando una infraestructura más sencilla, que reduce considerablemente dichos costos.

Cuando se emplea como combustible vehicular:

Al emplearse como combustible vehicular:

¿ El GLP presenta un promedio de emisiones netas de gases efecto invernadero de 8.61 mientras que las del GN comprimido son de 9.03.

¿ El GLP vehicular proporciona a los vehículos el triple de autonomía que el GN vehicular.

Tabla 1.

GASES EFECTO INVERNADERO EMITIDOS POR COMBUSTIBLE

Combustible	Relativo neto (Gases efecto invernadero)
Gasolina	10.71
Metanol de Gas Natural	12.02
Etanol de maíz	13.88
Gas Natural Comprimido	9.03
Gas Licuado del Petróleo	8.61

¿ Instalaciones y equipos más livianos y económicos: La instalación de un sistema de carburación a gas natural es del orden de 2.5 veces más costosa que el GLP.

¿ La presión que maneja el GLP es de 120 psi y la del GN es de 3000 psi, lo cual redundante en seguridad.

¿ Como se observa en la siguiente tabla, el volumen y peso del GN requerido como combustible automotor es de aproximadamente el triple del requerido por el GLP.

Tabla 2.

COMPARACIÓN DE VOLÚMENES EQUIVALENTES Y PESO DEL TANQUE CARGADO DE COMBUSTIBLE.

	GLP vehicular	GN Comprimido
Volumen de combustible (L)	102	302
Peso del combustible y el tanque (kg)	90	288

¿ En lo relativo a las emisiones de tóxicos del aire, el GLP presenta ventajas significativas como se observa en la gráfica.

**CONSULTAR GRÁFICO EN ORIGINAL
IMPRESO O EN FORMATO PDF**

Gráfica 2.

CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES

La siguiente tabla resume las características ambientales de los principales combustibles empleados mundialmente en carburación automotor.

Tabla 3.

CARACTERÍSTICAS COMPARATIVAS DE LOS COMBUSTIBLES

Características del combustible	Gasolina	Diésel	GNC	GLP
Contaminación del aire urbano	Emisiones de HC y NO _x moderadas a bajas. Bajas emisiones de partículas.	Altas emisiones de NO _x y bajas de HC. Altas emisiones de partículas con relación a otros combustibles aunque con bajos niveles de sulfuro.	Altas emisiones de HC, pero que no contribuyen a la formación de smog. Moderada a baja emisión de NO _x . Bajo nivel de partículas.	Bajas emisiones de NO _x y moderadas a bajas de HC. Muy poca emisión de partículas.
Calentamiento global	Moderado CO ₂ , bajo CH ₄ . Formación de N ₂ O durante la catálisis.	Muy bajo CO ₂ , bajo CH ₄ y HC. Las partículas pueden incrementar el calentamiento. Altos niveles de NO _x pueden resultar en elevados niveles de N ₂ O.	Potencialmente los más bajos niveles de CO ₂ Alto impacto por las emisiones de CH ₄	Niveles de CO ₂ del tubo de escape comparables con el diésel. Emisiones insignificantes de CH ₄
Ruido	Bajo	Alto	Bajo	Bajo
Aplicación	Bajos costos del sistema de combustión. Atractivo para carros y vehículos comerciales livianos.	Complejo sistema de alta presión que eleva los costos, pero mayor eficiencia del combustible. Muy durable y confiable en aplicaciones de carga.	Altos costos y rango limitado que imposibilita su uso en vehículos livianos. Uso limitado a buses y camiones con sus propias facilidades de recarga.	Costos, rango y mantenimiento equivalente a vehículos livianos de gasolina. Disponible para buses y camiones medianos.
Disponibilidad	Disponibilidad nacional	Disponibilidad nacional	Baja	Disponibilidad nacional

Recordemos que un detrimento de la calidad del aire por emisiones de gases como el dióxido de azufre aumenta la incidencia de enfermedades respiratorias o las empeora si estas ya están presentes; tal es el caso del asma, la bronquitis y el enfisema. Las exposiciones a altas concentraciones de hidrocarburos pueden causar irritación en ojos, nariz y mucosas. Por otro lado, la aparición de niebla fotoquímica, producto de la emisión de hidrocarburos en presencia de la luz solar y de otros gases, además de agravar las enfermedades respiratorias, también afecta a las personas con enfermedades cardiovasculares e igualmente, facilita que se produzca un mayor número de accidentes de tráfico puesto que reduce la visibilidad en calles y carreteras.

Adicionalmente, desde el año 1995 el Icontec publicó las normas técnicas colombianas que aplican a vehículos automotores que funcionan con GLP, las cuales son:

NTC 3768 Vehículos automotores. Funcionamiento de vehículos con GLP. Centro de servicio especializado para conversión y mantenimiento de sistemas de carburación en motores con funcionamiento dedicado gasolina por dedicado GLP o dual GLP/gasolina.

NTC 3769 Vehículos automotores. Funcionamiento de vehículos con GLP. Estaciones de servicio para suministro de GLP.

NTC 3770 Sistemas biocombustible GLP/gasolina o dedicados a GLP.

NTC 3771 Vehículos automotores. Funcionamiento de vehículos con GLP. Conversión de motores de combustión interna con sistema de carburación dedicada gasolina por carburación biocombustible (GLP o gasolina) o dedicada GLP.

NTC 5281 Recipientes para almacenamiento de GLP utilizado como combustible vehicular.

Por las razones expuestas anteriormente presento esta iniciativa con la finalidad de facilitar herramientas legislativas para el aprovechamiento de alternativas de movilidad de vehículos automotores, que no solo contribuyan con el medio ambiente, sino que además ofrezca una tarifa más económica para el usuario.

Por todas las anteriores razones es de conveniencia nacional que los honorables miembros del Congreso de la República aprueben el proyecto de ley que se presenta ahora.

Cordialmente,

Buenaventura León León,
Representante a la Cámara por Cundinamarca.
Cámara de Representantes.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 20 de julio del año 2012, ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 007 con su correspondiente Exposición de Motivos. Por el honorable Representante *Buenaventura León León*.

El Secretario General,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.
